

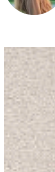
Головна » Бізнес » Економіка

Основна проблема - FPV. Чи зможуть мобільні АЗС замінити заправки і до чого тут кур'єри

09:00 15.08.2026 СБ

5 хв

Які є "за" та "проти" пересувних заправок і де цей формат може не спрацювати

 ОЛЕГ ХОМЧУК

 ІРИНА ГАМЕРСЬКА

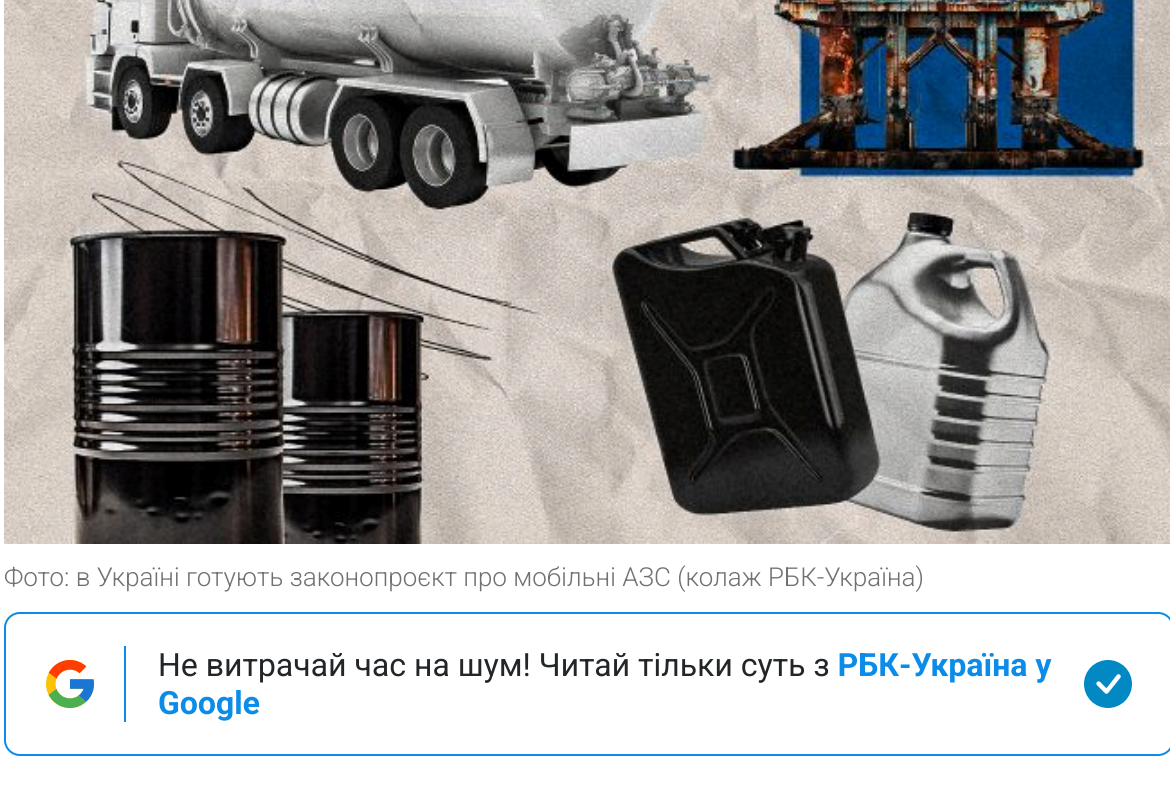


фото: в Україні готують законопроект про мобільні АЗС (коллаж РБК-Україна)

Не витрачай час на шум! Читай тільки суть з РБК-Україна у Google

Через російські обстріли у деяких прифронтових громадах знищено 100% стаціонарних заправок. Влада готує закон про мобільні АЗС, проте в умовах загрози від FPV-дронів пересувні заправки можуть стати небезпечною мішенню.

Як паливний ринок пропонує розв'язати цю проблему і чому експерт радить згадати про досвід кур'єрів - читайте в матеріалі РБК-Україна нижче.

Головне:

- **Знищення інфраструктура:** У деяких прифронтових громадах розбито 100% стаціонарних заправок, і бізнес відмовляється їх відновлювати.
- **Пастка для людей:** Мобільні АЗС виглядають виходом, але експерт попереджає: у зоні роботи FPV-дронів працівники стануть живими мішенями.
- **Неочікувана альтернатива:** Замість пересувних заправок експерт пропонує радикально інший формат - який саме і до чого тут доставка, читайте нижче.
- **"Сирий" законопроект:** Уряд готує легалізацію мобільних заправок, проте експерт каже про необхідність серйозних правок.

Основна проблема мобільних АЗС - літаючі FPV

Нещодавно заступниця міністра фінансів Світлана Воробей повідомила, що вже є громади, зокрема у Сумській та Чернігівській областях, де **зруйновано 100% стаціонарних АЗС**. Частина операторів відмовляється їх відновлювати, оскільки станції повторно стають цілями для російських ударів.

Мінфін разом із податківцями, місцевою владою та представниками паливного бізнесу **готує законопроект про пересувні заправні комплекси**. Його мета - легалізувати продаж пального в громадах, де стаціонарні АЗС були знищені або їхня експлуатація становить небезпеку для людей.

Паралельно до роботи в такому форматі готується "Укрнафта". Компанія має бензовози невеликої місткості, які за потреби можна переобладнати для роботи як мобільні АЗС, а також планує розширювати такий парк. Але, **для повноцінного використання мобільних АЗК потрібні зміни до законодавства**.

Як пояснив у коментарі РБК-Україна паливний експерт, співзасновник групи компаній Prime **Дмитро Льюшкін**, ефективність такого рішення залежатиме від безпекової ситуації в конкретній громаді.

"Основна проблема, наприклад, у Харкові, Запоріжжі, Сумах, - це літаючі FPV, які керуються оператором. І ось коли мобільна АЗС буде стояти - неважливо, де саме, під кущами чи в деревах, - мені цікаво, хто ж буде працювати на цій мобільній АЗС і чекати, коли по ній прилетить", - сказав він.

Експерт вважає, що законодавчий механізм потрібно адаптувати до різних рівнів безпеки. У районах, де FPV-дрони регулярно атакують цивільних, **мобільні АЗС можуть бути занадто небезпечними**.

"Якщо ми кажемо про міста, **де літають FPV, то там мобільні АЗС неможливо розгорнути**, тому що немає камікадзе, хто буде на них працювати", - зазначив Льюшкін.

Водночас у менш небезпечних районах **пересувні заправки можуть стати швидким способом відновити доступ до пального**.

"Якщо ми кажемо про міста, де ще не так небезпечно і, можливо, там якось вийде сітками закритися чи іншим способом захиститися, то тоді так, ці мобільні АЗС можна розгорнути досить швидко", - каже експерт.

> **Читайте також:** [Різниця на баку - 300 грн: які АЗС знизили ціни 15 серпня і чому дизель по 100 грн відміняється](#)

Альтернатива з досвіду доставки: як це може працювати

На думку Льюшкіна, для територій із високою активністю FPV-дронів **доцільніше використовувати адресну доставку пального**.

"Якщо ми кажемо про міста, де дуже небезпечно, я не бачу нічого іншого, окрім адресної доставки пального звичайними легковими машинами, які нічим не відрізняються від звичайних легкових. Щоб це **працювало за принципом, наприклад, Glovo**", - сказав він.

При цьому сам формат мобільної АЗС, за словами експерта, є технічно простим: автомобіль із ємностями для пального та обладнанням для його відпуску.

У відсутності АЗС є свої ризики і мова не про дефіцит пального

Льюшкін не вважає, що відсутність стаціонарних АЗС автоматично означатиме дефіцит пального. За його словами, якщо легальний ринок не зможе забезпечити попит, його частково замінить стихійна торгівля.

"Якщо немає АЗС, це не означає, що зовсім неможливо ніде заправитися. Це буде стихійний ринок. Будуть люди їздити, купувати, перепродувати, щось заробляти на цьому", - зазначив він.

На його думку, проблема такого сценарію полягає у відсутності контролю: держава не знатиме, хто продає пальне, чи сплачуються податки та якого є його якості.

Що робити, якщо оператори відмовляться від мобільних АЗС?

Окремою проблемою Льюшкін називає небажання власників зруйнованих АЗС повертатися до роботи в небезпечних районах. Тому саме по собі надання бізнесу можливості використовувати мобільні АЗС **не гарантує появи таких точок у всіх громадах**.

"А якщо вони не захочуть цим займатися, тому що їм це буде нецікаво? Це додаткові витрати, в них люди загинули, вони там вже не мають бажання цим займатися", - зауважив він.

Саме тому, вважає експерт, майбутній **механізм має бути максимально гнучким** і враховувати зміну безпекової ситуації.

"Якщо прописати в законі, як воно має бути, а потім безпека буде ще більше наростати, то потрібно законопроект робити такий, який це враховує. Дрони стають більш далекобійними, більш швидкісними, і це може змінюватися", - пояснив Льюшкін.

Він пропонує для таких територій максимально **спростити доступ до роботи з паливом** - за аналогією з тимчасовими правилами, які діяли під час паливної кризи у 2022 році.

"Потрібно сказати: люди, займайтеся, хто хоче, забезпечуйте це. Але щоб ви не були безпритулниками - декларативно повідомили, що займаєтеся цим, сплачуєте якісь гроші, і ми хоча б знали, хто цим займається", - зазначив він.

Експерт вважає законопроект "досить сирым"

Льюшкін вважає, що нинішня версія документа ще суттєво зміниться. За його словами, законопроект у теперішньому вигляді є "досить сирым", оскільки автори, на його думку, недостатньо врахували реалії роботи паливного бізнесу в умовах війни.

"Той законопроект, що я читав, він досить сирий. Я вважаю, що до нього буде внесено досить багато правок саме з боку Сергія Корецького", - сказав співзасновник Prime, вказуючи на попередній досвід прем'єр-міністра.

Корецький має значний досвід саме в паливному ритейлі: у 2013–2018 роках він очолював мережу АЗС WOG, а в 2022–2025 роках керував "Укрнафтою".

Читайте також: ["Пара каністр не завадить": що буде з цінами на АЗС та чому варто робити запаси](#)

 **Не пропустіть головне! Підпишіться на наші оновлення в Google!**

Або читайте нас там, де вам зручно!



Більше по темі:
[АЗС](#) [Бензин](#) [Війна в Україні](#)

НОВИНИ Новини України Війна в Україні Економіка Світ Надзвичайні події	БІЗНЕС Економіка Фінанси Авто Тех Бізнесетика Біла економіка	СПОРТ Футбол Баскетбол Теніс Бокс	WAVE Інсайдер Стиль Велнес Культура Подорожі Смак Зірки
ПОЛІТИКА	ЖИТТЯ Гроші Змни Освіта Суспільство	STYLER Люди Тренди Корисне Смакно Гороскопи	
АНАЛІТИКА Статті Інтерв'ю Точка зору			

Про компанію Розмістити рекламу

Редакційна політика і стандарти

Як стати нашим автором

Правила користування

Правова інформація

Політика конфіденційності

Контакти

Команда

Вакансії в РБК-Україна

Ідентифікатор онлайн-меда в Реєстрі суб'єктів у сфері меде – 040-05347
Інформаційний портал «РБК-Україна» має тримовну версію (українську, російську та англійську), головна сторінка portalu - <https://www.rbc.ua>.
Фотографії, зображення належать їх право власникам. Всі фотографії на Порталі, авторами яких є журналісти «РБК-Україна», розміщені на умовах ліцензії Creative Commons Attribution 4.0 International. Редакція «РБК-Україна» може не поділяти точку зору авторів. Оціночні судження не підлягають спростуванню та доведенню їх правдивості. За достовірність та зміст реклами відповідальність несе рекламодатель. Матеріали, позначені плашкою «Прес-реліз», «Спецпроект», «Партнерський матеріал», «Репорт», «Благодійність», «Резюме» розміщуються на правах ревізії/призначені, як правило, для осіб, які досягли 21-річного віку. «Новини компанії» - це інформаційний формат, що охоплює новини, події та оголошення, пов'язані з діяльністю компаній, базуються на пресрелізах, які випускають самі компанії, і за які редакція не несе відповідальності. Онлайн-меда «РБК-Україна» призначене для осіб віком від 21 року.